Le Citaro interurbain.

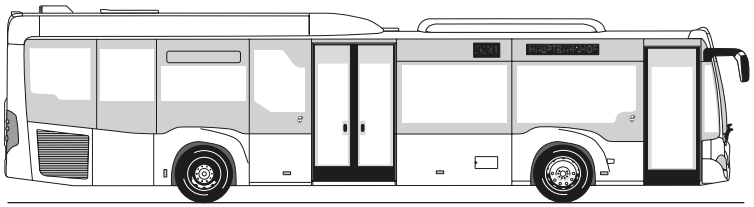
Informations techniques

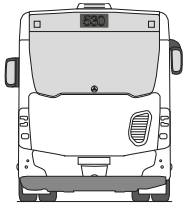
Mercedes-Benz
The standard for buses.*

*La référence du bus et du car.

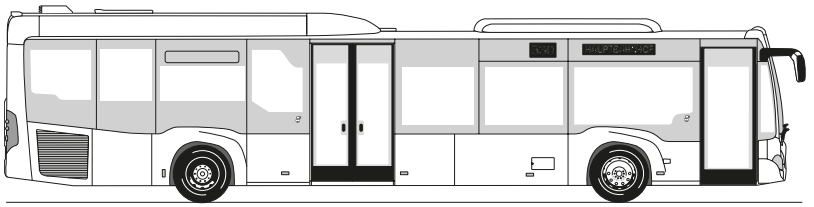
Modèles

Citaro LE Ü (C 628.513-13, C 628.515-13*)

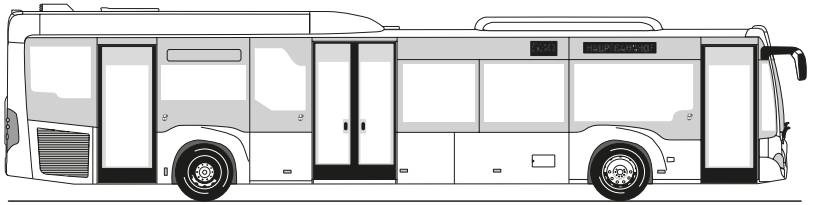




Citaro LE MÜ (C 628.523-13, C 628.525-13*)

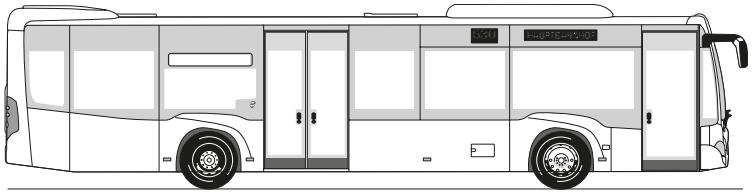


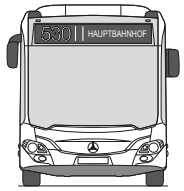
Citaro LE MÜ (C 628.524-13, C 628.526-13*)



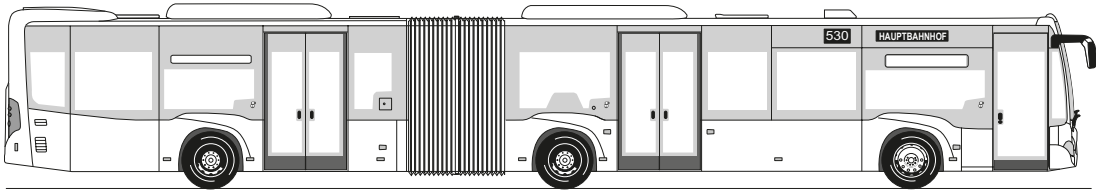
* Véhicule avec nouvelle structure électrique-électronique

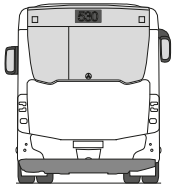
Citaro Ü (C 628.038-13, C 628.039-13*)





Citaro GÜ (C 628.238-13, C 628.259-13*)





* Véhicule avec nouvelle structure électrique-électronique

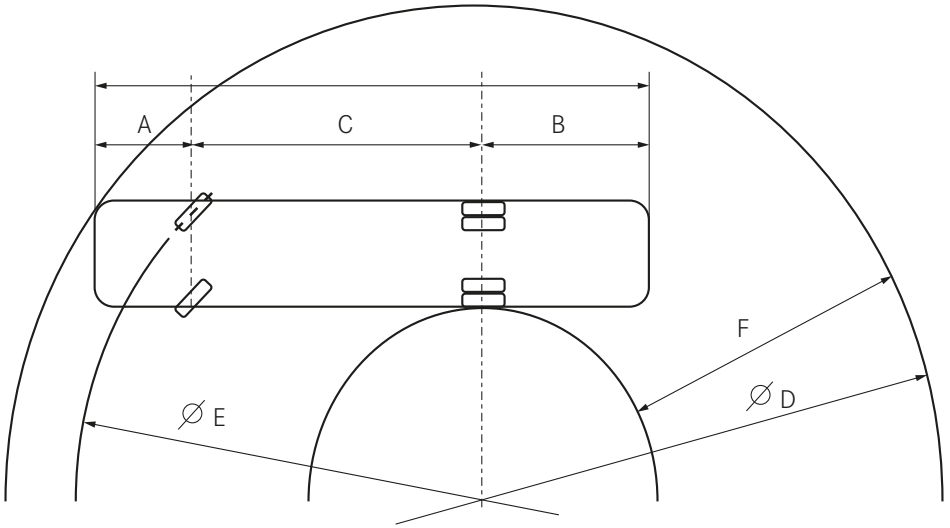
Encombrement/poids

	Citaro LE Ü 2 portes	Citaro LE MÜ 2 portes	Citaro LE MÜ 3 portes
Longueur du véhicule	12 170 mm	13 187 mm	13 187 mm
Largeur du véhicule	2 550 mm	2 550 mm	2 550 mm
Largeur du véhicule (avec rétroviseurs)	2 950 mm	2 950 mm	2 950 mm
Hauteur du véhicule (avec aérateur de pavillon arrière)	3 315 mm	3 315 mm	3 315 mm
Hauteur du véhicule (avec climatisation)	3 120 mm	3 120 mm	3 120 mm
Empattement essieu avant/essieu moteur	6 035 mm	7 052 mm	7 052 mm
Empattement essieu avant/essieu central	–	–	–
Empattement essieu central/essieu moteur	–	–	–
Porte-à-faux avant/arrière	2 805/3 330 mm	2 805/3 330 mm	2 805/3 330 mm
Angle de fuite avant/arrière	7°/7°	7°/7°	7°/7°
Dimension des pneus	275/70 R 22,5	275/70 R 22,5	275/70 R 22,5
Capacité de transport totale (ECE R107)	1/83	1/84	1/84
dont places assises/places debout	45/38	49/35	45/39
Hauteur d'accès porte 1/porte 2/porte 3	320/320/– mm	320/320/– mm	320/320/340 mm
Largeur de porte intérieure, porte 1/ porte 2/porte 3	770/1 210/– mm	770/1 210/– mm	770/1 210/770 mm
Hauteur debout devant/derrière	2 318/1 719 mm	2 318/1 719 mm	2 318/1 719 mm
Hauteur du plancher au-dessus de la chaussée	370 mm	370 mm	370 mm
Hauteur de plate-forme	310 mm	310 mm	310 mm
Hauteur des baies (au-dessus des plates-formes)	952 mm	952 mm	952 mm
Contenance du réservoir de carburant	350 l	350 l	350 l
Contenance du réservoir d'additif AdBlue®	36 l	36 l	36 l
Poids total autorisé	19 000 kg	19 000 kg	19 000 kg
Charges sur essieux autorisées*			
- Essieu avant	7 500 kg	7 500 kg	7 500 kg
- Essieu central	–	–	–
- Essieu moteur	12 600 kg	12 600 kg	12 600 kg

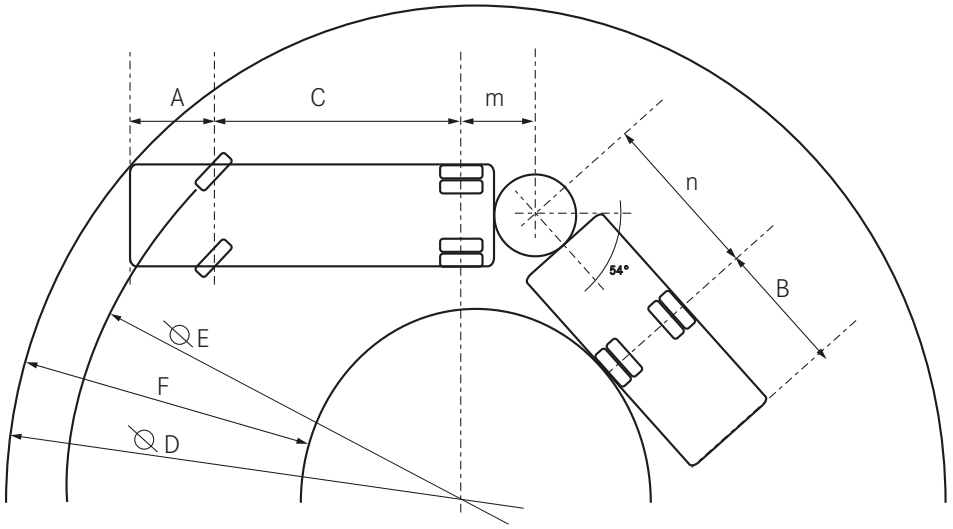
* En fonction du pays d'immatriculation (par ex. en Allemagne)

	Citaro Ü 2 portes	Citaro GÜ 3 portes
Longueur du véhicule	12 135 mm	18 125 mm
Largeur du véhicule	2 550 mm	2 550 mm
Largeur du véhicule (avec rétroviseurs)	2 950 mm	2 950 mm
Hauteur du véhicule (avec aérateur de pavillon arrière)	3 095 mm	3 095 mm
Hauteur du véhicule (avec climatisation)	3 120 mm	3 120 mm
Empattement essieu avant/essieu moteur	5 900 mm	–
Empattement essieu avant/essieu central	–	5 900 mm
Empattement essieu central/essieu moteur	–	5 990 mm
Porte-à-faux avant/arrière	2 805/3 430 mm	2 805/3 330 mm
Angle de fuite avant/arrière	7°/7°	7°/7°
Dimension des pneus	275/70 R 22,5	275/70 R 22,5
Capacité de transport totale (ECE R107)	1/82	1/128
dont places assises/places debout	43/39	56/72
Hauteur d'accès porte 1/porte 2/porte 3	320/320/– mm	320/320/320 mm
Largeur de porte intérieure, porte 1/ porte 2/porte 3	770/1 250/– mm	770/1 250/1 250 mm
Hauteur debout devant/derrière	2 313/2 082 mm	2 313/2 057 mm
Hauteur du plancher au-dessus de la chaussée	370 mm	370 mm
Hauteur de plate-forme	310 mm	310 mm
Hauteur des baies (au-dessus des plates-formes)	952 mm	952 mm
Contenance du réservoir de carburant	350 l	350 l
Contenance du réservoir d'additif AdBlue®	36 l	36 l
Poids total autorisé	19 000 kg	29 000 kg
Charges sur essieux autorisées*		
- Essieu avant	7 500 kg	7 500 kg
- Essieu central	–	10 000 kg
- Essieu moteur	13 000 kg	13 000 kg

Diamètre de braquage

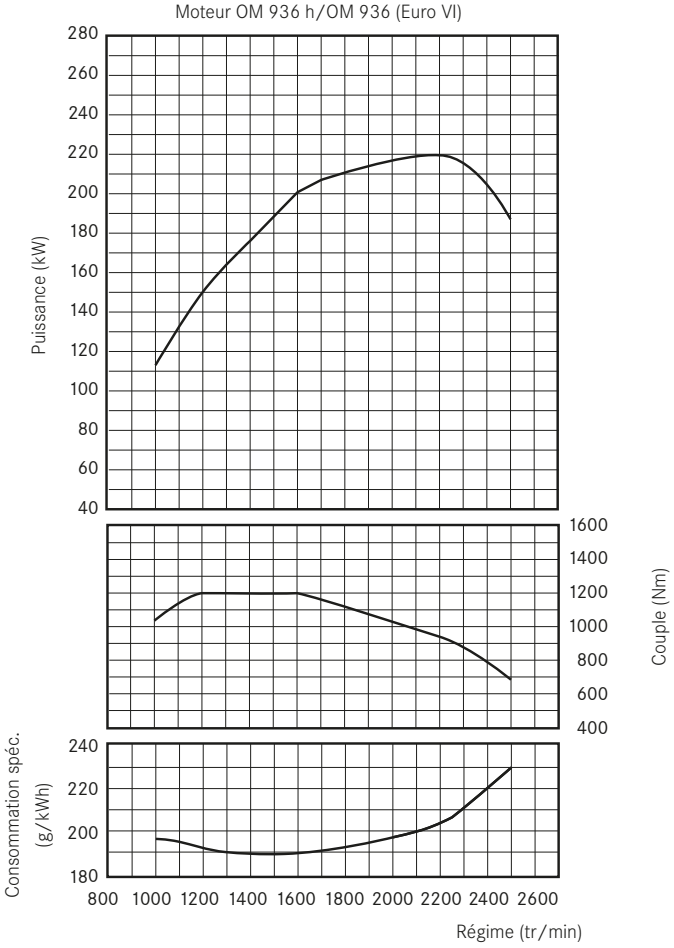


	Citaro LE Ü, 2 portes	Citaro LE MÜ, 2/3 portes	Citaro Ü, 2 portes
A : Porte-à-faux avant	2 805 mm	2 805 mm	2 805 mm
B : Porte-à-faux arrière	3 330 mm	3 430 mm	3 430 mm
C : Empattement	6 035 mm	7 052 mm	5 900 mm
D : Diamètre de braquage minimum	21 268 mm	24 238 mm	21 214 mm
E : Cercle minimum décrit par la roue avant extérieure	17 411 mm	20 078 mm	17 058 mm
F : Largeur du cercle de braquage minimum	6 865 mm	7 330 mm	6 803 mm
D : Diamètre de braquage BOKraft	25 000 mm	25 000 mm	25 000 mm
F : Largeur du cercle de braquage BOKraft	5 979 mm	7 089 mm	5 851 mm
F : Largeur de cercle maximale admissible selon BOKraft	7 200 mm	7 200 mm	7 200 mm
Braquage max. de roue d'essieu avant, intérieur / extérieur de virage	53°/46°	53°/46°	53°/46°



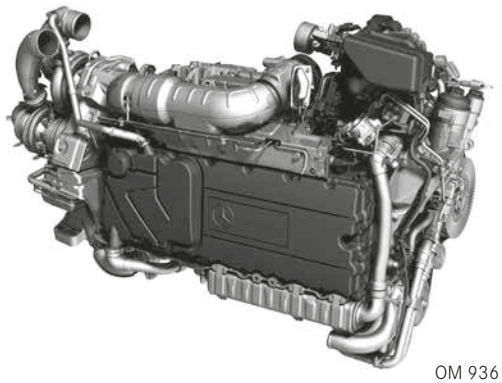
	Citaro GÜ, 3 portes
A : Porte-à-faux avant	2 805 mm
B : Porte-à-faux arrière	3 430 mm
C : Empattement essieu avant/essieu central	5 900 mm
m+n : Empattement essieu central/essieu moteur	5 990 mm
D : Diamètre de braquage minimum	22 970 mm
E : Cercle minimum décrit par la roue avant extérieure	19 160 mm
F : Largeur du cercle de braquage minimum	7 478 mm
D : Diamètre de braquage BOKraft	25 000 mm
F : Largeur du cercle de braquage BOKraft	6 791 mm
F : Largeur de cercle maximale admissible selon BOKraft	7 200 mm
Braquage max. de roue d'essieu avant, intérieur / extérieur de virage	53°/46°

Motorisation/technique

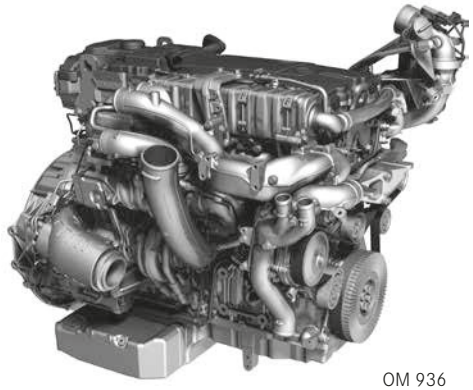


P_{max} 220 kW à 2 200 tr/min (80/1269/EWG)
$Couple_{max}$ 1 200 Nm à 1.200 - 1.600 tr/min

Courbes à pleine charge (stationnaire)



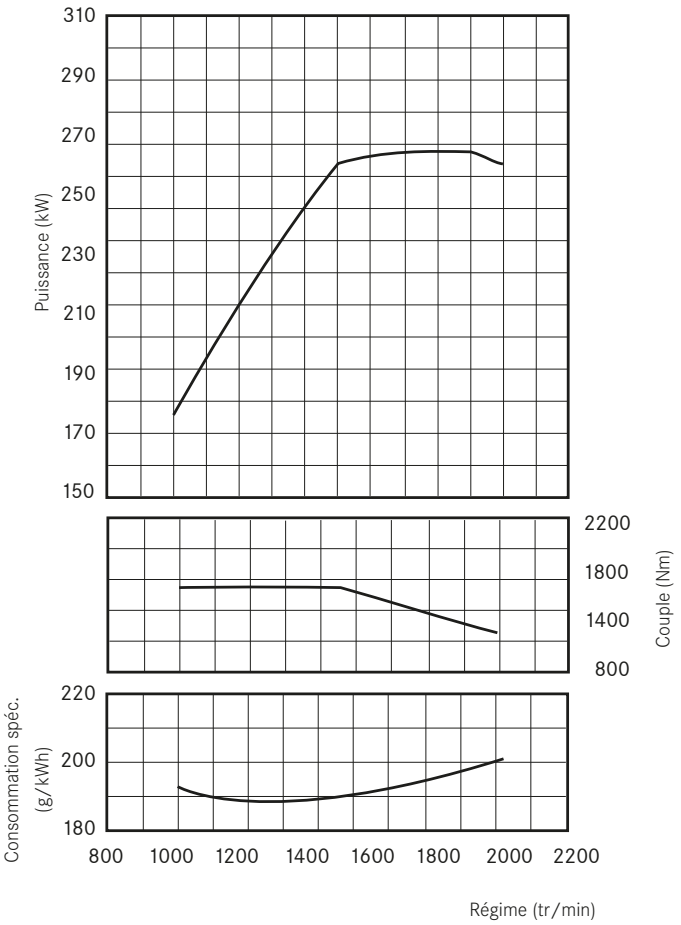
OM 936 h



OM 936

	Citaro LE Ü, Citaro LE MÜ, Citaro Ü
Moteur (Euro VI)	OM 936 h/OM 936
Cylindrée	7 700 cm^3
Puissance (série)	220 kW
Cylindre/disposition	6/en ligne
Couple max.	1 200 Nm à 1 200 - 1 600 tr/min
Boîte	Boîte de vitesses VOITH DIWA.6, 4 rapports, boîte automatique
Direction	Servodirection ZF
Essieux	
- Essieu avant	ZF, suspension indépendante
- Essieu moteur (Citaro Ü)	ZF AV 132
– Essieu moteur (Citaro LE Ü, Citaro LE MÜ)	Mercedes-Benz RO 440
Freins	Système de freinage électropneumatique (EBS) avec freins à disque
	Système antiblocage (ABS)

Moteur OM 470 (Euro VI)



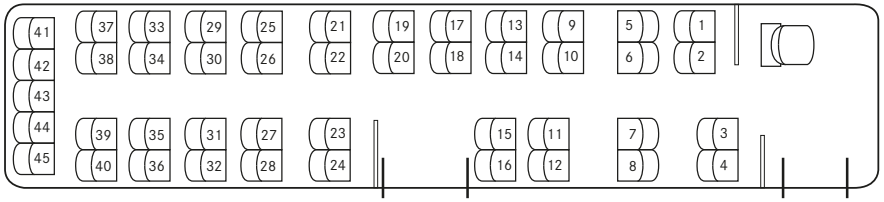
P_{max} 265 kW à 1 800 tr/min (80/1269/EWG)
$Couple_{max}$ 1 700 Nm à 1 100 tr/min

Courbes à pleine charge (stationnaire)

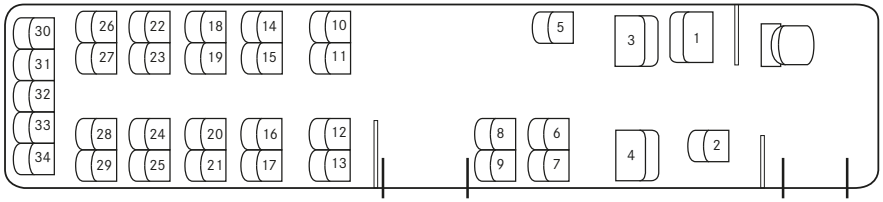
	Citaro GÜ
Moteur (Euro VI)	OM 470
Cylindrée	10 700 cm^3
Puissance (série)	265 kW
Cylindre/disposition	6/en ligne
Couple max.	1 700 Nm à 1 100 tr/min
Boîte	Boîte de vitesses VOITH DIWA.6, 4 rapports, boîte automatique
Direction	Servodirection ZF
Essieux	
- Essieu avant	ZF, suspension indépendante
- Essieu central	ZF AVN 132
- Essieu moteur	ZF AV 132
Freins	Système de freinage électropneumatique (EBS) avec freins à disque
	Système antiblocage (ABS)

Variantes de sièges Citaro LE Ü

Citaro LE Ü (C 628.513-13, C 628.515-13*)



Série : Nombre de places assises 1/45

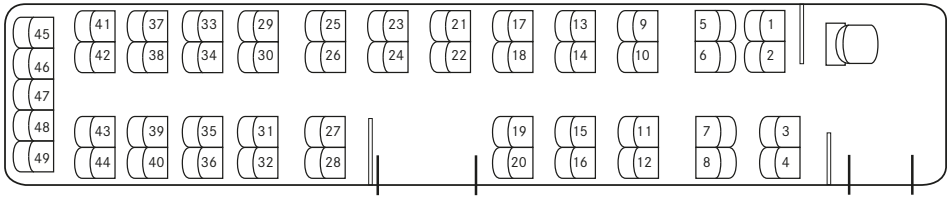


Equipement en option (exemple) : Nombre de places assises 1/34

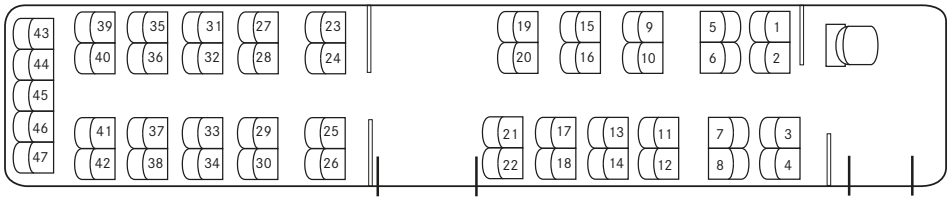
* Véhicule avec nouvelle structure électrique-électronique

Variantes de sièges Citaro LE MÜ

Citaro LE MÜ, 2 portes (C 628.523-13, C 628.525-13*)

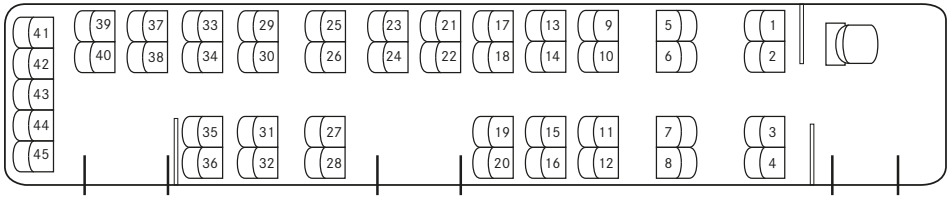


Série : Nombre de places assises 1/49

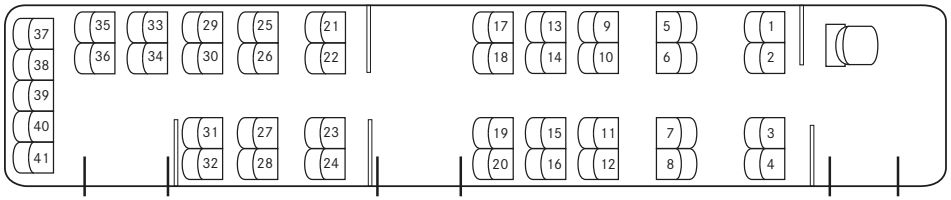


Equipement en option (exemple) : Nombre de places assises 1/47

Citaro LE MÜ, 3 portes (C 628.524-13, C 628.526-13*)



Série : Nombre de places assises 1/45

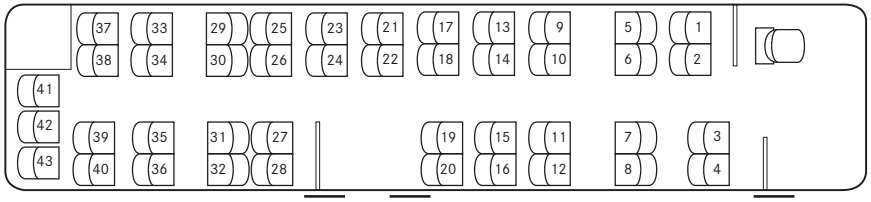


Equipement en option (exemple) : Nombre de places assises 1/41

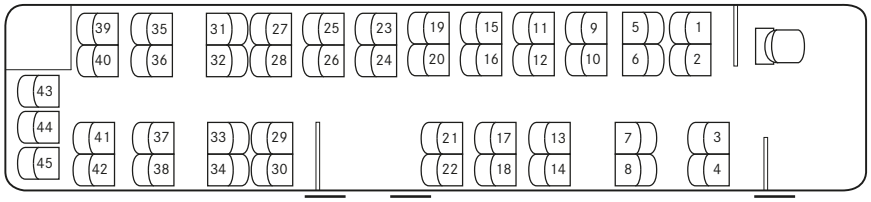
* Véhicule avec nouvelle structure électrique-électronique

Variantes de sièges Citaro Ü

Citaro Ü (C 628.038-13, C 628.039-13*)



Série : Nombre de places assises 1/43

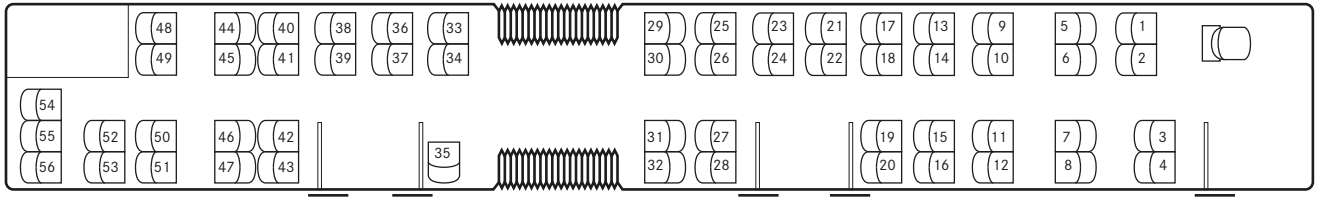


Equipement en option (exemple) : Nombre de places assises 1/45

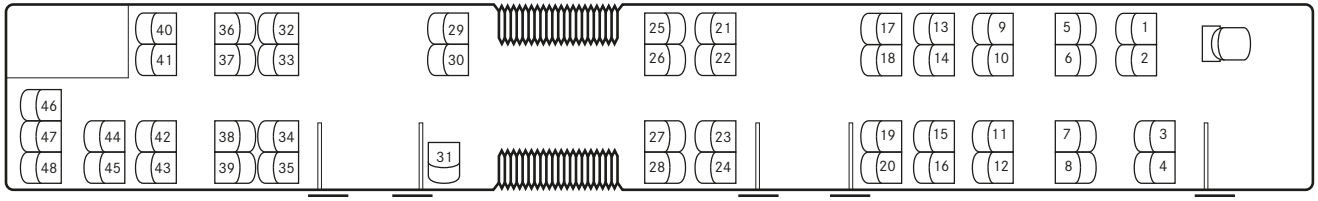
* Véhicule avec nouvelle structure électrique-électronique

Variantes de sièges Citaro GÜ

Citaro GÜ (C 628.238-13, C 628.259-13*)



Série : Nombre de places assises 1/56



Equipement en option (exemple) : Nombre de places assises 1/48

* Véhicule avec nouvelle structure électrique-électronique

Equipements de série/en option (sélection)

Moteur et châssis	Citaro LE Ü 2 portes	Citaro LE MÜ 2/3 portes	Citaro Ü 2 portes	Citaro GÜ 3 portes
Moteur Mercedes-Benz OM 936, 220 kW (Euro VI)	●	●	-	-
Moteur Mercedes-Benz OM 936 h, 220 kW (Euro VI)	-	-	●	-
Moteur Mercedes-Benz OM 936, 260 kW (Euro VI)	❍	❍	-	-
Moteur Mercedes-Benz OM 936 h, 260 kW (Euro VI)	-	-	❍	-
Moteur Mercedes-Benz OM 470, 265 kW (Euro VI)	-	❍	-	●
Moteur Mercedes-Benz OM 470, 290 kW (Euro VI)	-	-	-	❍
Boîte de vitesses VOITH DIWA.6, 4 rapports, boîte automatique	●	●	●	●
Boîte de vitesses ZF EcoLife, 6 rapports, boîte automatique	❍	❍	❍	❍
Module de récupération	●	●	●	●
Système de freinage électropneumatique (EBS)	●	●	●	●
Système antiblocage (ABS)	●	●	●	●
Régulation antipatinage (ASR)	❍	❍	❍	❍
Programme de stabilité électronique (ESP®)	❍	❍	❍	-
Protection contre la mise en portefeuille ATC (Articulation Turntable Controller)	-	-	-	●
Frein d'arrêt automatique avec blocage du démarrage	●	●	●	●
Suspension pneumatique via correcteur d'assiette électronique (ENR)	●	●	●	●
Suspension pneumatique via correcteur d'assiette électronique (ENR), agenouillage inclus	❍	❍	❍	❍
Soulèvement du véhicule de 70 mm, avec touche au tableau de bord/sur la console	❍	❍	❍	❍
Enjoliveurs de roues en inox	❍	❍	❍	❍
Enjoliveurs en plastique	❍	❍	❍	❍
Contrôle de la pression des pneus	❍	❍	❍	❍
Châssis pour routes dégradées	❍	❍	❍	❍

● Série ❍ Option

Poste de conduite	Citaro LE Ü 2 portes	Citaro LE MÜ 2/3 portes	Citaro Ü 2 portes	Citaro GÜ 3 portes
Siège chauffeur GRAMMER Linea MSG 90.6 P, à suspension pneumatique	●	●	●	●
Siège chauffeur ISRI 6860, système pneumatique intégré, ceinture trois points	❍	❍	❍	❍
Chauffage du siège chauffeur	❍	❍	❍	❍
Climatisation du poste de conduite	❍	❍	❍	❍
Porte de cabine conducteur	●	●	●	●
Compartiment ouvert dans la porte de la cabine conducteur pour le sac du chauffeur	●	●	●	●
Compartiment verrouillable, rabattable, dans la porte de la cabine conducteur pour le sac du chauffeur	❍	❍	❍	❍
Possibilité de montage d'imprimante de billets	❍	❍	❍	❍
Colonne de direction et tableau de bord avec réglage en hauteur et en inclinaison	●	●	●	●
Ralentisseur	❍	❍	❍	❍
Rétroviseurs extérieurs chauffants avec homologation bus scolaire	●	●	●	●
Rétroviseurs extérieurs chauffants, à réglage électrique avec homologation bus scolaire	❍	❍	❍	❍
Microphone conducteur	❍	❍	❍	❍
Signal de recul acoustique	❍	❍	❍	❍
Caméra de recul	❍	❍	❍	❍
Système de diffusion vidéo dans le compartiment voyageurs	❍	❍	❍	❍
Store pare-soleil sur 1/2 du pare-brise	●	●	●	●
Store pare-soleil sur 2/3 du pare-brise, actionnement électrique	❍	❍	❍	❍
Indicateur d'incendie pour surveillance du compartiment moteur	●	●	●	●
Système d’extinction	❍	❍	❍	❍
Capteur de pluie et de luminosité	❍	❍	❍	❍
Essuie-glaces à balai plat avec alimentation en eau au-dessus du balai	❍	❍	❍	❍

Des modifications techniques peuvent être intervenues après la clôture de la rédaction de ces données. Cette fiche technique ne représente qu'un extrait des équipements possibles. Ces équipements dépendent partiellement du pays. Sous réserve de modifications techniques. Renseignez-vous par conséquent auprès de votre revendeur Mercedes-Benz pour connaître les dernières informations.

● Série ❍ Option

Climatisation	Citaro LE Ü 2 portes	Citaro LE MÜ 2/3 portes	Citaro Ü 2 portes	Citaro GÜ 3 portes
Aérateur de pavillon à turbine	●	●	●	●
Installation de ventilation à canal de toit avec chauffage intégré	❍	❍	❍	❍
Climatisation de toit	❍	❍	❍	❍
Climatisation de toit, version renforcée	❍	❍	❍	❍
Climatisation de toit électrique (système de module)	❍	❍	❍	❍
Climatisation de toit électrique (système de module) pour le poste de conduite	❍	❍	❍	❍
Chauffage avec corps de chauffe de cloison latérale	●	●	●	●
Chauffage avec convecteurs	❍	❍	❍	❍

Intérieur	Citaro LE Ü 2 portes	Citaro LE MÜ 2/3 portes	Citaro Ü 2 portes	Citaro GÜ 3 portes
Sièges Inter Star Eco (ISE)	●	●	●	●
Aire pour fauteuil roulant	❍	❍	❍	❍
Cloison de rangement pour fauteuil roulant avec strapontin intégré	❍	❍	❍	❍
Bouton de demande d'arrêt	●	●	●	●
Casier sur passage de roue avant gauche	❍	❍	❍	❍
Casier sur passage de roue avant droit	❍	❍	❍	❍
Marteau brise-vitres (sans protection antivol)	❍	❍	❍	❍
Marteau brise-vitres avec protection antivol électrique	●	●	●	●
Habillage de cloison latérale feutre aiguilleté	❍	❍	❍	❍
Éclairage d'ambiance à LED	❍	❍	❍	❍
Filets à bagages en version aluminium perforé	❍	❍	❍	❍

● Série ❍ Option

Equipements d'information	Citaro LE Ü 2 portes	Citaro LE MÜ 2/3 portes	Citaro Ü 2 portes	Citaro GÜ 3 portes
Installation radio avec lecteur CD	❍	❍	❍	❍
Antenne multifonction radio, téléphone mobile, système de navigation	❍	❍	❍	❍
Indicateur d'arrêt intérieur, conduit latéral	❍	❍	❍	❍
Girouette LED ou LCD	❍	❍	❍	❍
Bouton pour fauteuil roulant intérieur/extérieur	❍	❍	❍	❍
Horloge numérique dans le conduit transversal	❍	❍	❍	❍
Surveillance par caméra de l'intérieur	❍	❍	❍	❍
Écrans TFT dans l'habitacle	❍	❍	❍	❍

Divers	Citaro LE Ü 2 portes	Citaro LE MÜ 2/3 portes	Citaro Ü 2 portes	Citaro GÜ 3 portes
Phares antibrouillard halogène intégrés dans le pare-chocs	●	●	●	●
Eclairage de virages	❍	❍	❍	❍
Feux de jour en technologie halogène	●	●	●	●
Feux de jour en technologie LED	❍	❍	❍	❍
Projecteurs principaux en technologie LED	❍	❍	❍	❍
Phares bi-xénon avec lave-phares	❍	❍	❍	❍
Vitres latérales athermanes, teinte grise	●	●	❍	❍
Vitres latérales: Double vitrage	❍	❍	❍	❍
Vasistas dans vitres latérales	●	●	●	●
Rampe rabattable sur la porte 2, mécanique	❍	❍	❍	❍
Rampe-cassette sur la porte 2, électrique	❍	❍	❍	❍

● Série ❍ Option

Glossaire

Cataphorèse :
La cataphorèse est un procédé électrochimique par lequel la carrosserie en blanc est revêtue d'une couche en étant plongée dans un bain. Cette méthode convient pour peindre des structures compliquées en de nombreux exemplaires. Le véhicule est parfaitement protégé contre la corrosion grâce à une base de peinture à l'eau car la couche de peinture est appliquée à chaque endroit de la carrosserie avec la même rigueur et peut atteindre les moindres recoins. La cataphorèse est actuellement reconnue comme la meilleure protection contre la corrosion dans la construction automobile.

Contrôle de la pression des pneus :
Le contrôle de la pression des pneus indique la pression actuelle de chaque pneu et émet un avertissement en cas de variation par rapport à la pression optimale. Ceci réduit l'usure des pneus, a un effet positif sur la consommation de carburant et prévient un endommagement critique du pneu.

Correcteur d'assiette électronique :
Les passagers ne sont pas toujours répartis uniformément dans le véhicule. Par conséquent, l'assiette du véhicule varie au niveau des différentes roues. Le correcteur d'assiette électronique régule automatiquement la hauteur de caisse sur chaque roue pour que la hauteur d'accès soit toujours constante.

Eclairage de virage statique/dynamique :
Lorsque le véhicule amorce un virage ou lorsqu'il braque, le projecteur antibrouillard intérieur à la courbe est commandé pour mieux éclairer la zone de la chaussée dans le sens de la marche. Les feux de virage s'activent automatiquement jusqu'à une vitesse de 40 km/h lorsque les projecteurs principaux sont activés et le clignotant est mis ou que le volant est tourné.

Module de récupération :
Le courant généré gratuitement pendant la phase de décélération par les générateurs est stocké dans des condensateurs à double couche (Supercaps) et tenu prêt pour les organes auxiliaires. Pendant la phase d'accélération du véhicule, cette énergie est apportée au réseau de bord par déchargement de l'accumulateur. Du coup, le moteur est délesté et la consommation de carburant réduite.

Ossature :
La rigidité élevée de la caisse en blanc améliore la sécurité du compartiment voyageurs. Cela a été possible grâce à l'emploi de croisillons comme éléments de connexion entre les éléments de la structure.

Programme de stabilité électronique (ESP®) :
Dans des situations compromettant la stabilité du véhicule, l'ESP® intervient sur la puissance du moteur et en freinant chaque roue individuellement. Un dosage fin des freins du véhicule dans les limites de la physique permet d'empêcher une éventuelle « sortie de route » du car. L'ESP® contribue donc sensiblement à la réduction du risque de sous-virage et de dérapage en virages ou lors de manœuvres d'évitement.

Protection collision :
En guise de protection supplémentaire contre les collisions, un élément d'impact a été intégré dans la partie avant allongée. En association avec une construction renforcée du châssis programmée, celui-ci dévie directement les forces d'une collision vers le soubassement. Il est résulte une meilleure protection du conducteur et de ses jambes. Les prescriptions de l'essai du pendule au regard de la directive UN ECE-R29 sont respectées.

Projecteurs bi-xénon :
Les projecteurs bi-xénon avec optique optimisée par ordinateur donnent une lumière claire bleutée pour les feux de croisement et de route. En raison du rendement lumineux élevé, la chaussée et le bord de la chaussée sont nettement mieux éclairés.

Protection contre la mise en portefeuille ATC (Articulation Turntable Controller) :
La commande dynamique ATC a pour fonction de réguler les amortisseurs hydrauliques de l'articulation de manière instantanée et avant tout selon les besoins, notamment en fonction de l'angle de braquage, de l'angle de pliage, de la vitesse et de la charge. Pour ce faire, l'ATC utilise les données CAN.
Résultat : alors que l'amortissement de base de l'articulation a généralement tendance à entraîner un sous-virage dans les virages et une usure des pneus importante au niveau de l'essieu avant, l'articulation du véhicule est quasiment libre de toute perturbation dans des conditions routières stables. Elle est simplement amortie par le frottement des différents éléments.

Régulation antipatinage (ASR) :
L'ASR empêche que les roues ne patinent lors du démarrage sur un revêtement glissant. Il libère seulement la puissance que les roues motrices seront en mesure de transmettre sur la chaussée. Le patinage d'une roue, par ex. sur une partie verglacée de la chaussée, est jugulé par une intervention dosée sur le frein de cette roue.

Système antiblocage (ABS) :
Les forces de freinage agissant sur les roues sont réparties par l'ABS de telle sorte qu'en cas de freinage d'urgence également, aucune roue ne bloque et que la dirigeabilité de l'autobus soit conservée.

Système de freinage électropneumatique (EBS) :
Evolution du traditionnel frein à air comprimé, le système de freinage électropneumatique présente de nombreux avantages. Lors du freinage, le calculateur sollicite d'abord le frein continu (ralentisseur). Si une plus forte décélération est nécessaire, le calculateur détermine la pression de freinage optimale pour chaque essieu à l'aide d'informations du réseau de données. Le système de freinage électropneumatique permet de raccourcir les distances de ralentissement et contribue également à réduire l'usure des disques et des plaquettes de frein.

Important pour vous et pour nous. Protection des données et enregistrement de données techniques dans le véhicule.
Les composants électroniques du véhicule (par exemple : le contrôleur d'airbag, la gestion du moteur, etc.) enregistrent des données techniques du véhicule, par exemple, les messages en cas de défaillances, la vitesse du véhicule, la puissance de freinage ou le fonctionnement de systèmes de retenue et d'aide au conducteur en cas d'accident (les données audio et vidéo ne sont pas enregistrées). Les données sont mémorisées temporairement en tant qu'enregistrement ponctuel, par exemple, en cas de message d'anomalie, sur une très courte période (quelques secondes au maximum) notamment en cas d'accident ou sous forme abrégée, par exemple, pour l'évaluation de la sollicitation des composants. Les données enregistrées peuvent être consultées au moyen d'interfaces dans le véhicule et être éditées et utilisées par des techniciens formés pour le diagnostic et la suppression de défaillances ainsi que par le constructeur pour l'analyse et l'amélioration ultérieure de fonctions du véhicule. À la demande du client, les données peuvent aussi servir de base pour d'autres prestations de service optionnelles. Une transmission directe des données du véhicule au constructeur ou à un tiers requiert par principe une autorisation légale ou un accord contractuel avec le client dans le respect des prescriptions juridiques en matière de protection des données. Les informations relatives aux données mémorisées dans le véhicule sont dans le mode d'emploi du véhicule.
Il va de soi pour Mercedes-Benz Autobus/Autocar de protéger les données de ses clients.

Les illustrations peuvent comporter des options et des accessoires qui ne sont pas de série. Les données continues dans ce catalogue se réfèrent au marché allemand. Certains modèles ou prestations ne sont pas proposés dans certains pays. Les éventuelles différences de teinte sont dues aux techniques d'impression.
Des modifications ont pu intervenir sur le produit depuis la clôture de la rédaction (01/09/2015). Pour de plus amples informations, veuillez vous adresser à votre Responsable Commercial Autocar Mercedes-Benz ou visiter notre site Internet à l'adresse suivante : www.mercedes-benz.fr/autobus-autocar

EvoBus GmbH, Neue Str. 95, 73230 Kirchheim unter Teck BUS/MPM-M - 6098.2103.03/0915/10 Printed in Germany
EvoBus France SAS
au capital de 14 640 000 euros
siège social : 2-6 rue du Vignolle - 95200 Sarcelles
RCS Pontoise n° 662 018 068